



**ANALISA KETERLAMBATAN *SPEED BOAT* TERHADAP
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK.
CABANG BERAU**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**SULTAN RAFLY REZASSALAM
NIT. 531611306216. K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISA KETERLAMBATAN *SPEED BOAT* TERHADAP
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. MITRABAHTERA
SEGARA SEJATI TBK. CABANG BERAU**

Disusun Oleh :

SULTAN RAFLY REZASSALAM

NIT. 531611306216.K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 9 Juli 2020

Dosen Pembimbing
Materi

DARYANTO SH., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

ROMANDA ANNAS A., S.ST, MM

Penata Muda Tk. I (III/b)

NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui

Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan
Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, SE., MM

Penata Tingkat I, (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**ANALISA KETERLAMBATAN *SPEED BOAT* TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK. CABANG BERAU**” Karya,

Nama : SULTAN RAFLY REAZASSALAM

NIT : 531611306216.K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari SENIN, tanggal 03 Agustus


Semarang, 03 Agustus 2020


Penguji I

Penguji II

Penguji III


ROMANDA ANNAS A., S.ST., MM
Penata Muda Tk.I III/b
NIP. 19840623 201012 1 005


DARYANTO S.H., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002


TONY SANTIKO, S.ST., M.Si.
Penata (III/c)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : SULTAN RAFLY REZASSALAM

NIT : 531611306216. K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “ANALISA KETERLAMBATAN **SPEED BOAT** TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK. CABANG BERAU” adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 9 Juli2020

Yang menyatakan,



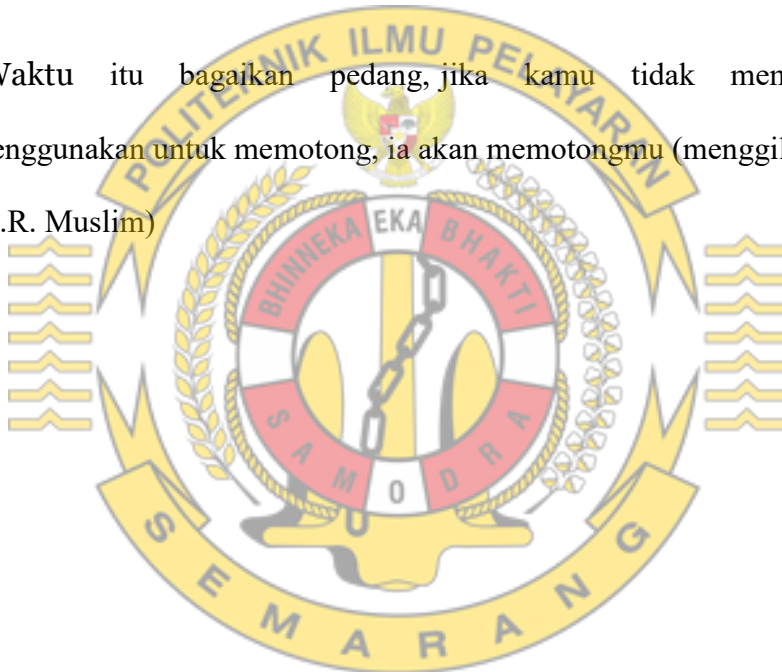
SULTAN RAFLY REZASSALAM
NIT. 531611306216. K

MOTTO

حَسْبُنَا اللَّهُ وَنِعْمَ الْوَكِيلُ

1. Cukuplah Allah menjadi Penolong kami dan Allah adalah sebaik-baik Pelindung.

2. “Waktu itu bagaikan pedang, jika kamu tidak memanfaatkannya menggunakan untuk memotong, ia akan memotongmu (menggilasmu)”
(H.R. Muslim)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur peneliti panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan rahmat dan hidayah-Nya peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam semoga tetap tercurah kepada Rasulullah SAW yang menjadi panutan bagi umat islam. Hasil skripsi ini peneliti persembahkan kepada:

1. Bapak dan Ibu tercinta, motivator terbesar dalam hidupku yang tak pernah berhenti mendoakan dan menyayangiku, atas semua pengorbanan dan kesabaran mengantarku sampai kini. Tak akan pernah cukup ku membalas cinta dan kasih sayang ayah bunda padaku.
2. Seluruh teman-teman angkatan LIII dan KALK 91 yang selalu memberikan keceriaan dan semangat setiap hari.
3. Kepada seseorang yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam pembuatan skripsi ini.
4. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima Kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
5. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisa Keterlambatan *Speed Boat* Terhadap Kelancaran Operasional Kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Bapak Daryanto, SH, MM selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Romanda Annas A., S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK	xi
<i>ABSTRACT</i>	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
 BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	2
1.3 Batasan Masalah.....	2
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Sistematika Penulisan	4
 BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka	7
2.2 Kerangka Pikir.....	24

BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	26
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	27
3.3 Sumber Data Penelitian.....	30
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	31
3.5 Teknik Keabsahan Data	32
3.6 Teknik Analisis Data.....	33

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	38
4.2 Analisis Hasil Penelitian.....	47
4.3 Pembahasan Masalah.....	55

BAB V. PENUTUP

5.1 Simpulan	64
5.2 Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAK

Sultan Rafly Rezassalam, 2020, NIT: 531611306216.K, “*Analisa Keterlambatan Speed Boat Terhadap Kelancaran Operasional Kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau*”, Skripsi, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto, SH, MM, Pembimbing II: Romanda Annas A., S.ST, MM

Terlambatnya pengiriman dokumen izin gerak ke kapal TB. Entebe Emerald 68 milik PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau, salah satu diantaranya disebabkan oleh keterlambatan speed boat yang disewa. Dari keterlambatan tersebut menyebabkan kapal mengalami kerugian dan tidak dapat melaksanakan kegiatan pengangkutan dikarenakan surat izin gerak kapal yang baru belum tiba di kapal pada saat pengecekan sertifikat oleh KRI. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui penyebab dan dampak dari keterlambatan speed boat serta upaya yang dilakukan dalam menangani keterlambatan tersebut.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisa data *fishbone* dan pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi berupa foto-foto *Speed Boat* PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan *speed boat* adalah motoris speed boat yang datang terlambat, terdapat beberapa permasalahan di bagian mesin speed boat yang menyebabkan mesin speed boat mogok dan tidak dapat dihidupkan, Informasi yang kurang jelas tentang lokasi keberadaan kapal, dan sulitnya berkomunikasi yang disebabkan radio pada speed boat rusak tidak dapat digunakan dan lemahnya. Dampak yang ditimbulkan terhadap operasional kapal adalah kapal yang tidak dapat beroperasi untuk sementara waktu dikarenakan ditahan oleh kapal KRI dan kantor diharuskan membayar denda penahanan kapal tersebut, dan mendapat teguran dari client dikarenakan kapal tidak dapat beroperasi melakukan pengangkutan batu bara. Upaya yang dilakukan kantor PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau dalam menangani keterlambatan adalah Memberikan peringatan kepada motoris, melakukan pengecekan berkala kepada mesin *speed boat*, memberikan catatan mengenai lokasi *speed boat* yang lengkap dan memastikan kembali bahwa motoris benar-benar paham mengenai informasi lokasi kapal berada. Dan melakukan perbaikan kepada alat komunikasi radio.

Kata Kunci : *Keterlambatan, Speed Boat, Operasional*

ABSTRACT

Sultan Rafly Rezassalam, 2020, NIT: 531611306216.K, " *Analysis of delay Speed Boat to Operation of Vessel PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Berau Site* ", Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor : Daryanto, SH, MM , 2nd Supervisor : Romanda Annas A., S.ST, MM

Slow delivery of motion permit documents to TB ships. Entebe Emerald 68 belongs to PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Berau Branch, one of which is due to the delay of the rented speed boat. From such delays caused the ship to suffer losses and unable to carry out the transportation activities due to the new vessel clearance letter has not arrived on board at the time of certificate verification by KRI. The purpose of this research is to find out the causes and impacts of the speed boat delays as well as efforts made in addressing the delays.

This research uses qualitative descriptive methods of data analysis and data collection techniques conducted with interviews, observations, library studies, and documentation of photos of Speed Boat PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Berau Branch.

The results of the study showed that the factors that caused the speed boat delay was a motorist speed boat that arrived late, there are some problems in the machine speed boat that causes speed boat strike and can not be turned on, information that is less clear about the location of the ship, and the difficulty of communicating caused by radio on a damaged speed boat can not be used and weak. The impact on the operation of the vessel was that the vessel could not operate temporarily because it was withheld by the KRI ship and the office was obliged to pay the ship's detention penalty, and received a strike from the client because the vessel could not operate on coal transportation. Efforts were undertaken by the Office of PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Berau branch in handling delays is to give warning to the motorist, do a periodic check to speed boat machine, give a note about the location of the complete speed boat and ensure that the motorist understands the location information of the ship is located. And make improvements to radio communication tools.

Keywords: Delay, Speed Boat, Operational

DAFTAR TABEL

Gambar 4.1 Kesimpulan <i>Fishbone</i>	61
---------------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kapal Tanker.....	11
Gambar 2.2	Kapal Kontainer.....	12
Gambar 2.3	Kapal Barang.....	12
Gambar 2.4	Kapal Curah	13
Gambar 2.5	Kapal Pesiar.....	13
Gambar 2.6	Kapal Ferry Ro – Ro	14
Gambar 2.7	Kapal Tongkang	15
Gambar 2.8	Kapal Tunda	16
Gambar 2.9	Kapal <i>Floating Production, Storage, and Offloading</i>	17
Gambar 2.10	Kapal Pasokan <i>Platform</i>	17
Gambar 2.11	Kapal Derek	18
Gambar 2.12	Kapal Pengebor.....	18
Gambar 2.13	Kapal Keruk	19
Gambar 2.14	Kapal Layar.....	20
Gambar 2.15	<i>Speed Boat</i>	20
Gambar 2.16	Kerangka Pikir	25
Gambar 3.1	<i>Fishbone Diagram</i>	38
Gambar 4.1	Bagan Struktur Organisasi.....	41
Gambar 4.2	Arus sungai Muara Berau.....	49
Gambar 4.2	Mesin <i>Speed Boat</i> Rusak.....	50
Gambar 4.3	Peta Jalur <i>Transhipment</i>	51
Gambar 4.4	Diagram <i>Fishbone</i>	56

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Hasil wawancara
Lampiran	02	<i>Daily Barging Report</i> PT. Mitrabahtera Segara Sejati. <u>Tbk. Cabang Berau</u>
Lampiran	03	Surat Izin Gerak Kapal TB. Entebe Emerald 68
Lampiran	04	Surat Jalan Barang dan Dokumen
Lampiran	05	Pembayaran denda
Lampiran	06	Spesifikasi <i>speed boat</i>
Lampiran	07	Tabel pasang surut Muara Berau
Lampiran	08	Surat Keterangan Hasil Cek Plagiasi



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Pengangkutan di laut merupakan alat yang penting, disamping adanya pengangkutan di udara dan pengangkutan di darat. Pengangkutan memegang peranan penting dalam lalu lintas perdagangan dalam masyarakat. Peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan suatu usaha tidak mungkin dapat berjalan, barang-barang yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai pada tangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan, demikian juga agar sampai ke tangan konsumen. Mengingat kapal adalah salah satu sarana pengangkutan laut, secara otomatis dalam hal ini kapal tidak lepas dari lautan sebagai faktor pendukung utama. Kapal sebagai alat transportasi angkutan laut yang menjadi pilihan utama bagi pengguna jasa sebagai sarana bisnis dalam kapasitas besar dibanding sarana transportasi lain.

Oleh karena itu kelancaran dan keamanan pendistribusian melalui kapal ditentukan oleh kondisi kapal pada waktu melakukan pelayaran dari pelabuhan tolak menuju ke pelabuhan tujuan dengan aman. Untuk kelancaran kegiatan pendistribusian melalui transportasi laut.

PT Mitra Bahera Segara Sejati Tbk cabang Berau adalah perusahaan pelayaran yang berfokus pada energi yang terkemuka di Indonesia, khususnya. menyediakan kapal-kapal untuk mengangkut atau memindahkan batu bara agar sampai di tujuan. Pada saat penulis melaksanakan praktek darat

pada perusahaan tersebut, Penulis menemukan beberapa masalah dalam kegiatan pengiriman dokumen ke kapal milik PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau, salah satu diantaranya disebabkan oleh keterlambatan *speed boat* yang disewa. Dari keterlambatan tersebut menyebabkan kapal mengalami kerugian dan tidak dapat melaksanakan kegiatan pengangkutan dikarenakan surat izin gerak kapal yang baru belum tiba di kapal pada saat pengecekan sertifikat oleh KRI.

Berdasarkan uraian di atas, mendorong penulis untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul: “**Analisa Keterlambatan *Speed Boat* terhadap kelancaran Operasional Kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau**”

1.2 Perumusan masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- 1.2.1 Faktor apa yang menyebabkan *speed boat* mengalami keterlambatan?
- 1.2.2 Dampak apa yang ditimbulkan dari keterlambatan *speed boat* terhadap kelancaran operasional kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau?
- 1.2.3 Upaya apa yang dilakukan PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau dalam menangani keterlambatan *speed boat*?

1.3 Batasan Masalah

Pembatasan suatu masalah digunakan untuk menghindari adanya penyimpangan maupun pelebaran pokok masalah agar penelitian tersebut lebih terarah dan memudahkan dalam pembahasan sehingga tujuan penelitian

akan tercapai. Dalam hal ini permasalahan yang dibahas adalah *speed boat* yang disewa oleh PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

- 1.4.1 Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan *speed boat* mengalami keterlambatan.
- 1.4.2 Untuk mengetahui dampak *speed boat* terhadap kelancaran kapal milik PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau.
- 1.4.3 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau dalam menangani keterlambatan *speed boat*.

1.5 Manfaat penelitian

Hasil penelitian mengenai “analisa penggunaan *mini container* untuk efisiensi pengangkutan angkutan barang dalam program tol laut” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

1.5.1 Manfaat Teoritis

- 1.5.2.1 Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai dampak keterlambatan *speed boat* terhadap kelancaran operasional kapal di perusahaan pelayaran.
- 1.5.2.2 Sebagai tambahan informasi serta pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

1.5.2.3 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat berguna untuk pedoman penelitian dimasa mendatang.

1.5.2.4 Dapat digunakan untuk pengembangan pengetahuan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

1.5.2 Manfaat Praktis

1.5.2.1 Memberi gambaran yang berguna dalam pengambilan keputusan untuk masalah keterlambatan *speed boat* terhadap kelancaran operasional kapal di perusahaan pelayaran.

1.5.2.2 Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi perusahaan pelayaran dalam mendukung kelancaran operasional kapal

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian skripsi ini ditulis berdasarkan pedoman penelitian skripsi agar lebih sistematis, mudah dimengerti, dan mudah dipahami oleh pembaca. Sistematika penulisan mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan skripsi “Analisa Keterlambatan *Speed Boat* terhadap kelancaran Operasional Kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau” maka dengan ini peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi. Penjelasan sistematika penulisan ini dapat membantu dalam pembuatan skripsi ini. Setelah itu peneliti membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab, dan dari setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi hal-hal yang berkaitan dengan latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi di lapangan serta alasan-alasan yang menjadi acuan peneliti dalam pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian, manfaat dibedakan menjadi manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang diambil dari buku atau referensi yang mendukung penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas metode penelitian yang digunakan dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALA

Bab ini berisi analisa masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan penelitian di Terminal Peti Kemas Semarang. Bab ini membahas gambaran umum permasalahan, analisa masalah dari rumusan masalah dan pembahasan masalah. Dengan pembahasan, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

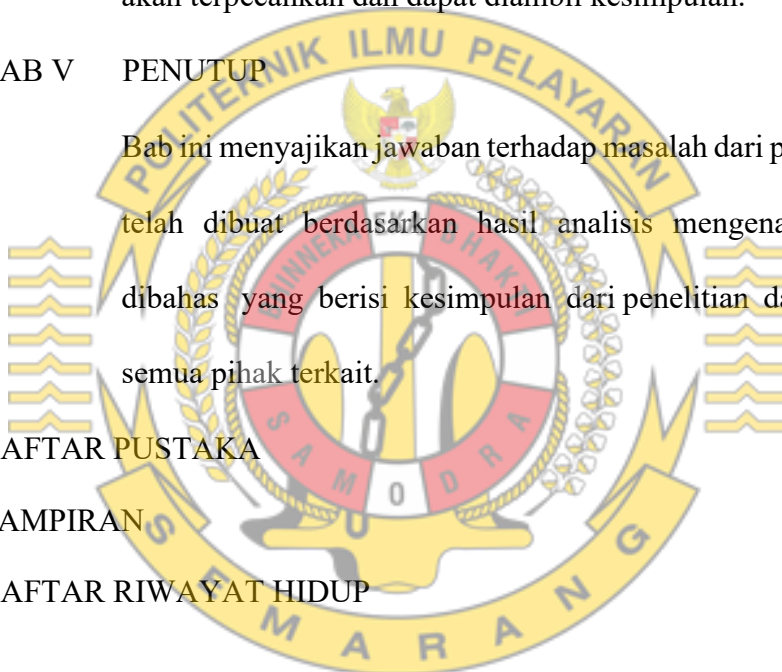
BAB V PENUTUP

Bab ini menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis mengenai topik yang dibahas yang berisi kesimpulan dari penelitian dan saran untuk semua pihak terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dsb) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya dsb) (KBBI, 2008: 58).

Menurut Gorys Keraf (1997: 165), analisa adalah sebuah proses untuk memecahkan sesuatu ke dalam bagian-bagian yang saling berkaitan satu sama lainnya. Sedangkan menurut Komarrudin mengatakan bahwa analisis merupakan suatu kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda dari setiap komponen, hubungan satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam suatu keseluruhan yang terpadu

Analisis data dilaksanakan sesudah data yang ditemukan diklasifikasikan. Klasifikasi tersebut dilakukan sesuai dengan pokok persoalan yang diteliti dan perlu diperhatikan adalah hasil klasifikasi data itu dapat memberikan hasil manfaat dan kemudahan dalam pelaksanaan analisis data. Menurut Mahsun (2005:7) analisis data merupakan upaya yang dilakukan untuk mengklasifikasikan, mengelompokkan data. Pada tahap ini dilakukan upaya

pengelompokan, menyamakan data yang sama dan membedakan data yang memang berbeda, serta menyisihkan pada kelompok lain data yang serupa, tetapi tidak sama.

Adapun pendapat dari Tri Mastoyo (2007:3) Analisis data dibedakan menjadi 2 (dua):

2.1.1.1 Analisis data secara informal

Analisa data secara informal yaitu hasil analisis data yang menggunakan kata-kata biasa. Dalam penyajian ini, rumus-rumus atau kaidah-kaidah disampaikan dengan menggunakan kata-kata biasa, kata-kata yang apabila dibaca dengan bersama dapat langsung dipahami.

2.1.1.2 Analisis data secara formal

Analisis data secara formal adalah penyajian hasil analisis data dengan menggunakan kaidah. Dalam ilmu bahasa, kaidah dapat diartikan sebagai:

2.1.1.2.1 Pernyataan formal yang menghubungkan unsur-unsur konkret dari suatu sistem yang abstrak dengan model dari sistem itu.

2.1.1.2.2 Pernyataan umum tentang suatu keteraturan atau suatu pola dalam bahasa.

2.1.1.2.3 Sarana untuk menguraikan atau mengamalkan suatu kesatuan dari bentuk asal yang dipostulasikan.

2.1.1.2.4 Aturan tata bahasa atau lafal yang harus diikuti

2.1.1.2.5 Kaidah itu dapat berbentuk rumus, bagan atau diagram, tabel dan gambar. Hanya demi kemudahan pemahaman, penyajian kaidah itu biasanya didahului dan diikuti oleh penyajian yang bersifat informal.

Analisis juga dapat dilakukan terhadap berbagai segi aspek kehidupan manusia. Analisis oleh para ahli diartikan cukup beragam.

Analisis menurut Dale Yoder diartikan sebagai prosedur melalui fakta-fakta yang berhubungan dengan setiap pengamatan yang diperoleh dan dicatat secara sistematis Yoder dalam Mangkunegara, (2001:13). Berdasarkan pendapat tersebut maka dalam melakukan suatu analisis perlu dilakukan beberapa prosedur yang berhubungan dengan fakta-fakta yang akan diamati. Adanya prosedur tersebut maka akan terjadi pemecahan bagian-bagian dalam melakukan suatu pengamatan.

Pendapat lain mengenai analisis juga diungkapkan oleh supriyono, sebagai penulusuran kesempatan atau tantangan atau sumber. Analisa juga melibatkan pemecahan suatu keseluruhan kedalam bagian bagian untuk mengetahui sifat, fungsi dan saling berhubungan antar bagian tersebut (Supriyono, 1990:89). Berdasarkan hal di atas bahwa dalam menganalisis penulis melakukan kajian terhadap suatu objek riset dengan terlebih dahulu memecahnya kedalam beberpa bagian. Kemudian dilakukan pengujian atas bagian-bagian itu. Serta hasil analisis data dapat juga dipaparkan dalam

bentuk bagan atau berupa diagram. Dalam penyajian analisis data, bagan itu biasanya dikemukakan untuk mengakhiri paparan secara informal.

Dari beberapa pendapat para ahli maka dapat disimpulkan bahwa Analisis adalah kajian yang dilaksanakan terhadap sebuah objek guna meneliti lebih mendalam terhadap objek tersebut dengan membaginya kedalam beberapa bagian-bagian kecil guna mengetahui permasalahan secara baik, baik dalam sifat, fungsi dan saling berhubungan antar bagian tersebut. Prosedur yang digunakan dalam pengamatan secara fakta dalam melakukan analisis sebagai objek yang dikaji dalam bagian-bagian tersebut untuk memecah objek yang dikaji dalam beberapa bagian kecil.

2.1.2 Keterlambatan

Keterlambatan berdasarkan para ahli yang diambil dari Ervianto (1998) adalah sebagai sebuah bentuk dari pelaksanaan daripada waktu yang dimana tidak akan dapat dimanfaatkan dengan sebaik mungkin yang telah disesuaikan dengan sebuah bentuk dari rencana akan kegiatan yang ada. Kemudian dari waktu yang tidak dimanfaatkan tersebut akan menyebabkan satu hingga beberapa macam bentuk dari kegiatan yang bersamaan akan menjadi semakin tertunda dan atau tidak akan dapat dilaksanakan dengan sebuah waktu yang tepat dan juga sesuai dengan jadwal yang sebelumnya telah dipersiapkan dan direncanakan itu sendiri.

2.1.3 Kapal

Pengertian kapal menurut **Suranto (2004: 7)** mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu :Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang bergerak dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

Sedangkan **Suyono (2005: 15)** mendefinisikan secara lebih singkat, “kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut”.

2.1.3.1 Jenis Jenis Kapal

2.1.3.1.1 Kapal Tanker



Gambar 2.1 Kapal Tanker

Adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Di antara berbagai jenis kapal tanker, super tanker dirancang untuk mengangkut minyak sekitar

Afrika dan Timur Tengah. Super tanker Knock Nevis adalah jenis kapal tanker terbesar di dunia.

2.1.3.1.2 Kapal Kontainer (*Container Ship*)



Gambar 2.2 Kapal Kontainer (*Container Ship*)

Adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Memiliki rongga (cells) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan kran/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derekderek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.

2.1.3.1.3 Kapal Barang (*Cargo Ship*)



Gambar 2.3 Kapal Barang (*Cargo Ship*)

Adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri lautan dan samudra dunia setiap tahunnya dan memuat barang barang perdagangan internasional.

2.1.3.1.4 Kapal Curah (*Bulk Carrier*)



Gambar 2.4 Kapal Curah (*Bulk Carrier*)

Adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah unpackaged, seperti biji-bijian, batu bara, bijih, dan semen dalam kargo.

2.1.3.1.5 Kapal Pesiar



Gambar 2.5 Kapal Pesiar

Adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Sebagian kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Kapal pesiar berbeda dengan kapal samudra (ocean liner) yang melakukan rute pelayaran reguler di laut terbuka, kadang antar benua, dan mengantarkan penumpang dari satu titik keberangkatan ke titik tujuan yang lain.

2.1.3.1.6 Kapal Ferry Ro-Ro (*roll-on/roll-off*)



Gambar 2.6 Kapal Ferry Ro-Ro (*roll-on/roll-off*)

Adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan

penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal roll on-roll off atau disingkat Ro-Ro. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan moveable bridge atau dermaga apung ke dermaga. Kapal Ro-Ro memiliki desain yang landai sehingga memungkinkan muatan secara efisien “keluar-masuk” kapal saat di pelabuhan. Kapal Ro-Ro biasanya memiliki pintu/rampa/ramp door di haluan dan buritan, kendaraan. Feri mempunyai peranan penting dalam sistem pengangkutan bagi banyak kota pesisir pantai, membuat transit langsung antar kedua tujuan dengan biaya lebih kecil dibandingkan jembatan atau terowong.

2.1.3.1.7 Kapal Tongkang (*Barge*)



Gambar 2.7 Kapal Tongkang (*Barge*)

Adalah kapal yang dibangun untuk transportasi sungai dan kanal dengan membawa

muatan seperti batu bara, kayu, dll. Beberapa tongkang tidak memiliki mesin (Propelled) sehingga harus ditarik oleh kapal tunda atau didorong oleh tow boats. Selain itu ada juga jenis Hopper Tongkang yaitu kapal yang tidak bisa bergerak dengan sendirinya, tidak seperti beberapa jenis lain tongkang. Kapal ini dirancang untuk membawa bahan-bahan seperti batu, pasir, tanah dan sampah, untuk membuang ke laut, sungai atau danau untuk reklamasi tanah.

2.1.3.1.8 Kapal Tunda (*Tug Boat*)



Gambar 2.8 Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/ pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.

2.1.3.1.9 Kapal Floating Production, Storage, and Offloading (FPSO)



Gambar 2.9 Kapal FPSO

Adalah sebuah fasilitas terapung berbentuk kapal yang dioperasikan di suatu ladang minyak dan gas bumi lepas pantai. Unit tersebut melakukan proses produksi, menyimpan, dan diturunkan ke kapal tanker atau diangkut melalui pipa.

2.1.3.1.10 Kapal Pasokan Platform (*Platform Supply Vessel – PSV*)



Gambar 2.10 Kapal Pasokan Platform (Platform Supply Vessel – PSV)

Adalah kapal yang dirancang khusus untuk memasok platform minyak lepas pantai. Kapal

ini memiliki panjang antara 65-350 meter dengan fungsi utama sebagai transportasi barang dan personil dari dan ke platform/bangunan lepas pantai dan struktur lepas pantai lainnya.

2.1.3.1.11 Kapal Derek (*Floating Crane*)



Gambar 2.11 Kapal Derek (*Floating Crane*)

Adalah kapal yang khusus dalam mengangkat beban berat. Kapal derek sering digunakan untuk konstruksi lepas pantai. Kapal derek berbeda dengan sheerleg karena crane dapat berputar.

2.1.3.1.12 Kapal Pengebor (*Drill ship*)



Gambar 2.12 Kapal Pengebor (*Drill ship*)

Adalah sebuah struktur apung berbentuk kapal konvensional yang berfungsi untuk proses pengeboran dan penyelesaian sumur minyak lepas pantai. Drillship juga dapat digunakan sebagai platform untuk melaksanakan pekerjaan pemeliharaan atau penyelesaian seperti casing, tubing, dan instalasi bawah laut. Drillship hanya salah satu alat untuk melakukan pengeboran eksplorasi.

2.1.3.1.13 Kapal Keruk (*Dredger*)



Gambar 2.13 Kapal Keruk (*Dredger*)

Adalah kapal untuk kegiatan penggalian yang biasanya dilakukan di laut dangkal atau daerah air tawar dengan tujuan mengumpulkan sedimen dasar. Pengerukan dapat menghasilkan bahan untuk reklamasi atau tujuan lain (biasanya terkait dengan konstruksi dan proses mengeluarkan kapal dari graving dock).

2.1.3.1.14 Kapal Layar (*Sailing Ship*)



Gambar 2.14 Kapal Layar (*Dreger*)

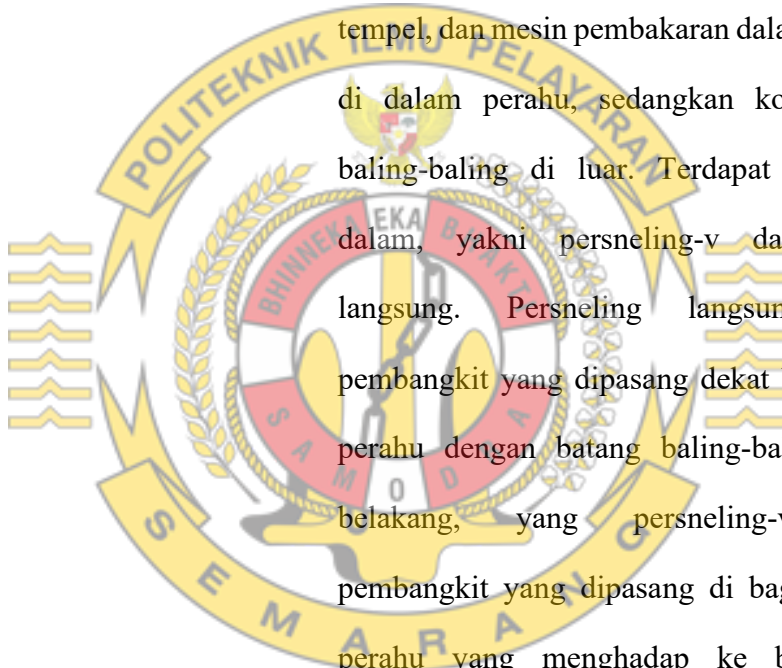
Adalah kapal yang digerakkan dengan menggunakan layar yang memanfaatkan tenaga angin sebagai pendorongnya. Konstruksi kapal ini umumnya terbuat dari kayu dan cukup lama digunakan sebagai tulang punggung pelayaran baik bersifat sipil maupun militer sampai penemuan mesin uap dan kapal besi/baja pada abad ke 19 seiring dengan ramainya revolusi industri yang dipelopori oleh Inggris melalui penemuan mesin uap.

2.1.3.1.15 Kapal *Speed Boat*



Gambar 2.15 *Speed Boat*

Adalah kapal yang memiliki bentuk lebih kecil. Sebagian *speed boat* dipasang mesin dalam, yang lain memiliki mesin tempel yang dipasang di bagian belakang, memuat mesin pembakaran dalam, kotak gigi dan baling-baling dalam sebuah unit portabel. Mesin dalam/tempel memuat cangkakan pembangkit listrik dan tempel, dan mesin pembakaran dalam dipasang di dalam perahu, sedangkan kotak gigi dan baling-baling di luar. Terdapat dua susunan dalam, yakni persneling-v dan persneling langsung. Persneling langsung memiliki pembangkit yang dipasang dekat bagian tengah perahu dengan batang baling-baling lurus ke belakang, yang persneling-v memiliki pembangkit yang dipasang di bagian belakang perahu yang menghadap ke belakang dan memiliki batang ke depan perahu kemudian membuat putaran 'V' ke belakang. Persneling-v menjadi semakin populer berkat olahraga wakeboarding dan wakesurfing. Perahu motor memiliki beraneka macam ukuran dan konfigurasi, dari 4 meter, jenis konsol terbuka hingga megayacht mewah yang sanggup menyeberangi samudera.



2.1.4 Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran menurut KUHD, pasal 323-340 adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal. Menurut Kosasih dan Soewedo (2012: 11) perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang dalam menjalankan kegiatan usahanya yaitu mengoperasikan kapal untuk mencari pendapatan berupa uang tambang.

2.1.4.1 Jenis usaha pelayaran berdasarkan sifat atau pelayanan

2.1.4.1.1 Pelayaran Tetap (Linier Service)

Yaitu pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek yang dijalani, tariff angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan.

Trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tetap dan teratur. Yaitu kapal-kapal dalam berlayar tidak berpindah-pindah wilayah perairannya, melainkan harus tetap bergerak dalam wilayah operasi yang ditentukan. Bila terjadi hal yang dapat menyebabkan perusahaan tidak memenuhi jadwal yang ditetapkan karena rusak kapal, maka perusahaan tersebut wajib menyediakan kapal pengganti. Hal ini dimaksudkan agar jadwal kedatangan dan

keberangkatan di pelabuhan berikutnya dapat terpenuhi sebagaimana diatur dalam pasal 517 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Adapun isi dari pasal tersebut bertujuan untuk melindungi para pemilik barang yang telah menyiapkan barang-barangnya untuk dimuat sesuai jadwal kedatangan kapal yang telah ditetapkan. Sebaliknya apabila pemilik barang yang membatalkan pengapalan barangnya, maka perusahaan pelayaran berhak meminta ganti rugi kepada pemilik barang yang bersangkutan. Hal tersebut dilakukan karena perusahaan pelayaran harus mengatur kembali ruang palkah sehingga menimbulkan tambahan biaya.

2.1.4.1.2 Pelayaran Tidak Tetap (Tramper)

Pelayaran tidak tetap merupakan pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal apapun yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku, maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian pengangkutan. Kapal-kapal perusahaan pelayaran tramper inimerupakan pelayaranliar tetapi pelayaran bebas yang mengikuti hukum pasar yang berlaku.

2.1.4.2 Jenis usaha pelayaran berdasarkan bentuk badan hukumnya

2.1.4.2.1 Koperasi,

Koperasi adalah bentuk perusahaan sebagai wadah perekonomian rakyat, untuk kemakmuran masyarakat, yang disusun sebagai usaha bersama berdasarkan asas kekeluargaan.

2.1.4.2.2 Badan usaha swasta

Adalah perusahaan yang menangani cabang-cabang produksi yang tidak selalu menguasai hajat hidup orang banyak, modal sepenuhnya dari swasta, diatur dalam KUHS dan KUHD yang disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor: 12 Tahun 1970.

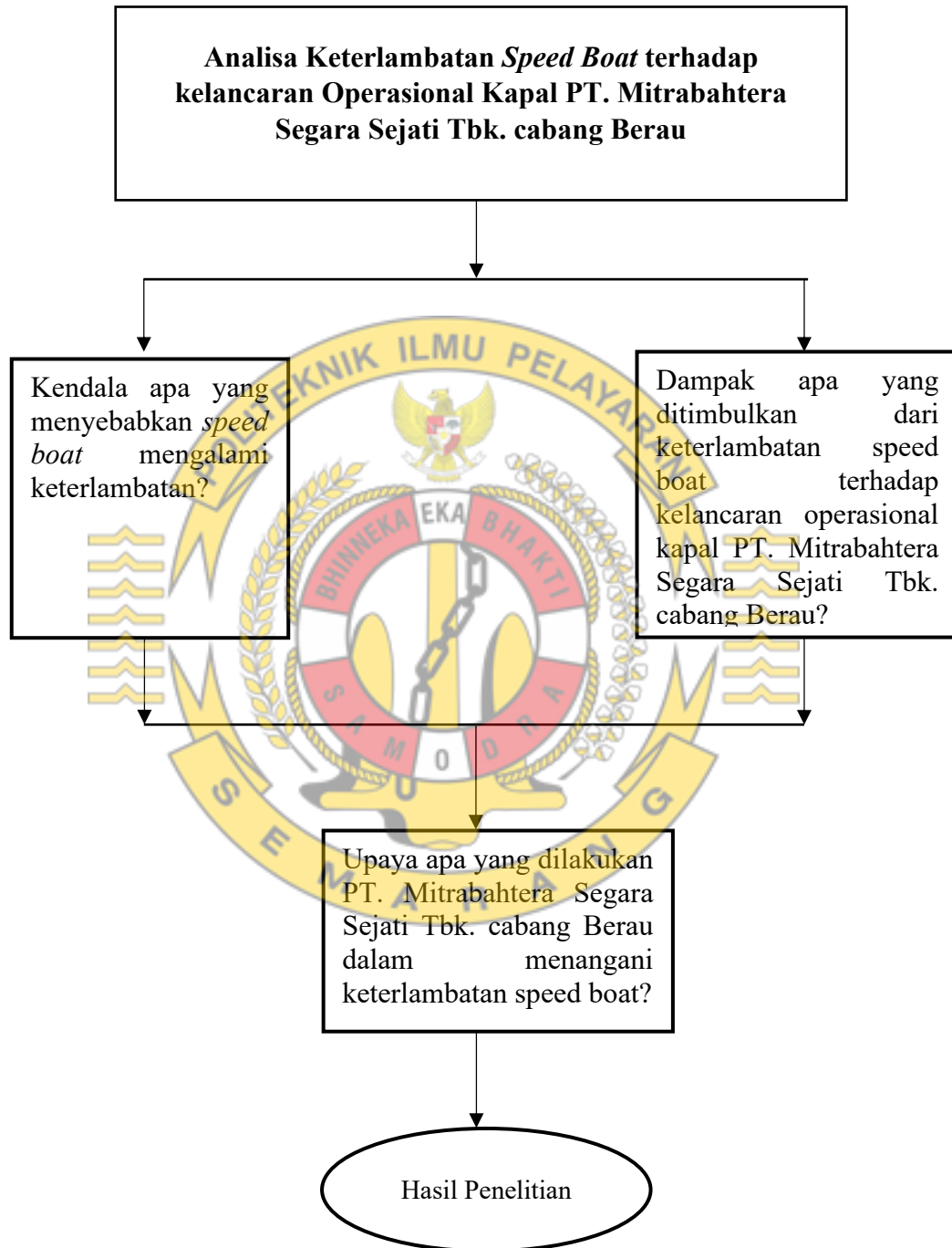
2.1.4.2.3 Badan Usaha milik Negara (BUMN)

Adalah perusahaan yang berbentuk usaha negara yang seluruh atau sebagian modalnya dimiliki negara/ pemerintah. Umumnya usaha ini menyangkut hajat hidup orang banyak dan mengemban misi pemerintah sehingga harus diawasi/dikendalikan oleh pemerintah. Contohnya PT (Persero) Djakarta Llyod, PT (Persero) PELNI, PT (Persero) Bahtera Adhiguna, dan lain-lain.

2.2 Kerangka pikir

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai “Analisa Keterlambatan Speed Boat terhadap kelancaran Operasional Kapal PT.

Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau”. Maka penulis membuat kerangka pikir sebagai berikut:



Gambar 2.16 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan mengenai pemahaman tenaga kerja bongkar muat terhadap Keterlambatan *Speed boat* terhadap kelancaran Operasional Kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini peneliti mencoba memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut sebagai berikut:

- 5.1.1 Faktor yang menyebabkan *speed boat* mengalami keterlambatan
 - 5.1.1.1 Arus deras yang terjadi pada sungai muara berau yang disebabkan oleh hujan pada pagi hari menyebabkan *speed boat* harus mengurangi kecepatan agar tidak hilang kendali
 - 5.1.1.2 Terdapat beberapa permasalahan di bagian mesin *speed boat* yang menyebabkan mesin *speed boat* mogok dan tidak dapat dihidupkan, yaitu bagian busi dan propeller.
 - 5.1.1.3 Informasi yang kurang jelas tentang lokasi keberadaan kapal sehingga *speed boat* berputar-putar di area transshipment.
 - 5.1.1.4 Sulitnya berkomunikasi yang disebabkan radio pada *speed boat* rusak tidak dapat digunakan dan lemahnya sinyal.
- 5.1.2 Dampak yang ditimbulkan dari keterlambatan *speed boat* terhadap kelancaran operasional kapal PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau:

5.1.2.1 Kapal yang tidak dapat beroperasi untuk sementara waktu dikarenakan ditahan oleh kapal KRI yang melakukan pengecekan dokumen-dokumen kapal dan menemukan surat izin gerak kapal yang telah melewati masa berlaku, dan kantor diharuskan membayar denda penahanan kapal tersebut.

5.1.2.2 Kantor PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau mendapat teguran dari *client* dikarenakan kapal tidak dapat beroperasi melakukan pengangkutan batu bara.

5.1.3 Upaya yang dilakukan PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. cabang Berau dalam menangani keterlambatan *speed boat*:

5.1.3.1 Melakukan pengecekan berkala kepada mesin *speed boat*, dan mengganti komponen-komponen *speed boat* yang sudah harus diganti. Selain itu juga mempersiapkan *speed boat* cadangan untuk berjaga-jaga apabila *speed boat* mengalami kerusakan dan tidak dapat digunakan.

5.1.3.2 Memberikan catatan mengenai lokasi *speed boat* yang lengkap dan memastikan kembali bahwa motoris benar-benar paham mengenai informasi lokasi kapal berada.

5.1.3.3 Melakukan perbaikan kepada alat komunikasi radio.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan oleh peneliti maka peneliti memberikan saran sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau sebagai berikut:

- 5.2.1 Sebaiknya pihak kantor PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau mempersiapkan *speed boat* cadangan untuk mengantisipasi *speed boat* rusak atau mogok saat hendak digunakan.
- 5.2.2 Sebaiknya pihak kantor PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau memperbaharui surat gerak lebih awal 2 hari sebelum masa berlakunya berakhir agar lebih aman dan lancar
- 5.2.3 Sebaiknya motoris *speed boat* segera melaporkan kepada kantor apabila terdapat kerusakan pada alat-alat dan mesin *speed boat* agar segera ditangani



DAFTAR PUSTAKA

- Ervianto, Wulfram I 1998. Manajemen proyek konstruksi. Yogyakarta. Andi Yogyakarta.
- Keraf, Gorys. 1997. Komposisi. Jakarta: Ikrar Mandiri Abadi.
- Kesuma, Tri Mastoyo Jati. 2007. Pengantar (Metode) Penelitian Bahasa. Yogyakarta: Carasvatibooks.
- Mahsun. 2005. Metode Penelitian Bahasa Tahapan Strategi, metode, dan Tekniknya. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2008. *Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Supriyono. 1990. Psikologi Belajar. Jakarta: Rineka Cipta.
- Heizer, Jay dan Render, Barry. 2006. *Operations Management*, Edisi 7, Halaman 256, Salemba 4, Jakarta.
- Suranto. 2005. Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. Jakarta: PPM Jakarta.
- KBBI, 2016. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). [Online] Available at: <https://kbbi.web.id/analisis> [Diakses 21 Maret 2020]

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Sultan Rafly Rezassalam
2. Tempat / Tgl Lahir : Salatiga, 31 Mei 1998
3. NIT : 531611306216.K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Perum Sraten Permai B4 Rt 1/7
Kec Tuntang, Kab. Semarang, Jawa Tengah
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Sudrajat
Pekerjaan : Pensiunan BUMN
 - b. Ibu : Kurnaetin
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
7. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : SD N 01 WELERI (2004-2010)
 - b. SLTP : SMP N 2 KENDAL (2010 -2013)
 - c. SMU : SMA N 1 SALATIGA (2013-2016)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG (2016-2020)
8. Pengalaman Praktek Darat
 - a. PT. Maritim Barito Perkasa
07 Agustus 2017 – 07 July 2018
 - b. PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau
30 November 2018 – 31 Juni 2019



HASIL WAWANCARA

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman dokumen surat izin gerak kapal milik TB. Entebe Emerald 68, PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau.”

1. Nama : Angga Andhika

Jabatan : Kepala Operasional

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Sultan : ”Selamat siang pak Angga mohon izin bertanya.”

Pak Angga : ”Iya selamat siang Sultan, silahkan.”

Sultan : ”Mengapa dokumen surat izin gerak kapal TB. Entebe Emerald 68 terlambat dikirim?”

Pak Angga : ”Dokumen baru bisa diambil pagi hari pada pukul 07.00 WITA, Tetapi pada saat kita sudah samapi di dermaga ternyata motoris *speed boat* masih belum datang.

Sultan : ”Apakah dampak yang ditimbulkan dari keterlambatan tersebut?”

Pak Angga : ”Keterlambatan tersebut menyebabkan kapal TB. Entebe Emerald 68 tidak dapat beroperasi dikarenakan ditahan oleh kapal KRI yang melakukan pengecekan dan menemukan bahwa dokumen izin gerak kapal sudah melewati tanggal. Selain itu kami juga mendapatkan peringatan berupa teguran secara lisan oleh PT. Dian Cipta Mas Agung dikarenakan

kapal TB. Entebe Emerald 68 tidak dapat beroperasi selama sehariannya”

Sultan : “Siapa terima kasih banyak pak Angga atas informasinya.”

Pak Angga : “Iya Sul sama-sama. Semangat terus dalam menjalankan prakteknya, jangan sia-siakan waktu belajarnya sebelum kembali ke kampus.”



Kepala Operasional

Angga Andhika

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal faktor penyebab terjadinya keterlambatan *speed boat* saat mengirim dokumen surat izin gerak kapal milik TB. Entebe Emerald 68, PT. Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk. Cabang Berau.”

2. Nama : Udin

Jabatan : Motoris Speed Boat

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Sultan : ”Selamat siang pak Udin, mohon izin bertanya”

Pak Udin : ”Selamat siang juga det, Ada apa det?”

Sultan : ”Bagaimana perawatan speed boat di sini?

Pak Udin : ”Perawatan Speed boat di sini rutin dilaksanakan seminggu sekali atau pada saat speed boat mengalami kerusakan, tapi kalo speed boat sehari-harian dipaksakan pasti bisa mogok. Biasanya sih yang sering bikin mogok tu bawaannya terlalu berat, businya ada yang karatan, terus di perjalanan baling-balingnya kesangkut tali kalo gak sampah, jadinya mesin kepanasan.”

Sultan : ”Mengapa pada saat speed boat tiba di area transshipment speed boat tidak langsung menuju ke kapal TB. Entebe Emerald 68 pak Udin?”

Pak Udin : ”Jadi pada saat sudah tiba di area transshipment saya masih harus berkeliling di area tersebut, dikarenakan orang kantor cuma mengatakan bahwa kapal berada di area transshipment, sedangkan transshipment itu luas jadi akhirnya saya harus

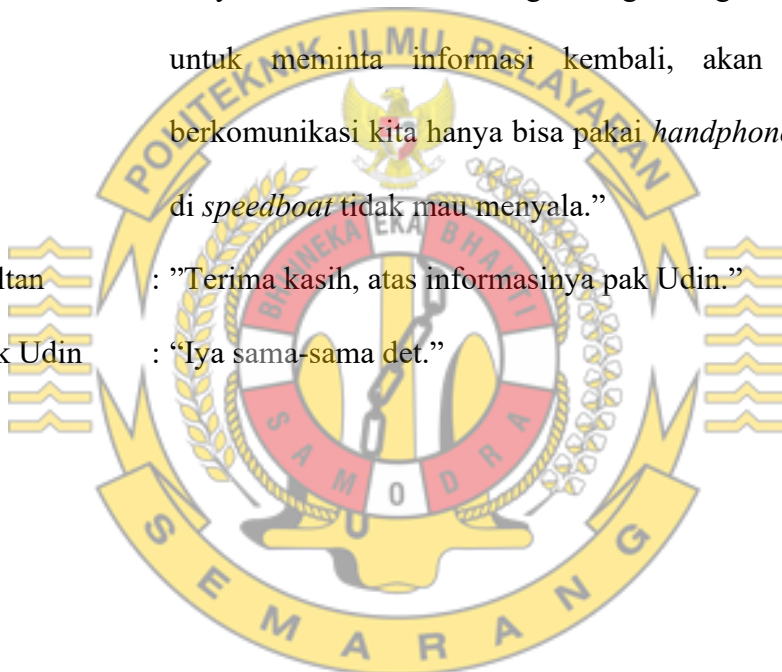
berkeliling untuk menemukan kapal tersebut. Kalau posisi kapal berada di sungai lebih mudah ditemukan soalnya satu jalur jadi pasti bisa berpapasan dibandingkan di area transshipment yang luas.”

Sultan : ”Mengapa tidak mencoba menghubungi ke kapal untuk meminta informasi lebih akurat?”

Pak Udin : “Saya sudah mencoba menghubungi orang kantor dan kapal untuk meminta informasi kembali, akan tetapi untuk berkomunikasi kita hanya bisa pakai *handphone* karena radio di *speedboat* tidak mau menyala.”

Sultan : ”Terima kasih, atas informasinya pak Udin.”

Pak Udin : “Iya sama-sama det.”



Motoris Speed Boat



PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK.

Perumahan Berau Indah Ruko R-8, Jl. Durian 3

Telp Office, 0554267776, / 08118255057 Email : Operation.Berau@mbss.co.id

BARGING MONITORING

			DATE & TIME																								VESSEL NO
NO	TUGASBAT	BARGE	17-Mar-18						18-Mar-18						19-Mar-18						20-Mar-18						
			06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	
14	EMERALD 08	Financie 82	0	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	7
15	EMERALD 08	FINANCIA 82	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	17

Kode	Possibility	Kode Port of Semarang	Isak	Kode Port of Berau
1	Standby Kasing / di Samudra Port	01. Tugaport / di Berau Port	N/A	01. Berau Kasing / di Berau Port
2	Isak / di Samudra Port	02. Berau Port / Berau Port	N/A	02. Berau Kasing
3	Standby Kasing / di Berau Port	03. Berau Port / Berau Port	N/A	03. Berau Kasing
4	Standby Kasing / di Berau Port	04. Berau Port / Berau Port	N/A	04. Berau Kasing
5	Isak / di Berau Port	05. Berau Port / Berau Port	N/A	05. Berau Kasing
6	Standby Kasing / di Berau Port	06. Berau Port / Berau Port	N/A	06. Berau Kasing
7	Isak / di Berau Port	07. Berau Port / Berau Port	N/A	07. Berau Kasing
8	Standby Kasing / di Berau Port	08. Berau Port / Berau Port	N/A	08. Berau Kasing
9	Isak / di Berau Port	09. Berau Port / Berau Port	N/A	09. Berau Kasing
10	Standby Kasing / di Berau Port	10. Berau Port / Berau Port	N/A	10. Berau Kasing
11	Standby Kasing / di Berau Port	11. Berau Port / Berau Port	N/A	11. Berau Kasing





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II
TANJUNG REDEB

Jalan Pangeran Antasari No. 27,
Tanjung Redeb - 77312, Berau,
Kalimantan Timur.

Nomor Telepon
Kantor : (0554) 21160

Nomor Faksimili : (0554) 21160
Nomor Telek : -
E- mail /wibesite : kplp.redeb@gmail.com

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL

Nomor: AL.820/08/02/UPP- Trb - 2019

DASAR HUKUM

1. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Bandar 1925;
3. Peraturan Menteri Nomor PM 130 Tahun 2015 tentang Perubahan kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan;
4. Peraturan Menteri Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi ;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang kenavigasian ;
6. Peraturan Menteri perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Yang bertandatangan dibawah ini **Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Tanjung Redeb** Berdasarkan Surat Permohonan dari :

PT. : WASESA LINE

Nomor : 302 / WL / TRB / IH / 2019

Tanggal 13 Maret 2019

Perihal : PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : ENTEBE EMERALD 68

Jenis Kapal : TUNDA

Bendera : INDONESIA

Isi Kotor : 201 GT

Panjang Kapal : 26 M

Nakhoda : HENDRIK

Milik / Agen : PT WASESA LINE

Untuk bergerak dari : LOADING POINT - MUARA PANTAI

Keperluan : TRANSHIPMENT BATU BARA

Kedua : Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut;

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 /16;
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal;
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
5. Diwaki dengan cukup sesuai ketentuan;
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar;
7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor UPP KELAS II TANJUNG REDEB
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku.
9. Persetujuan olah gerak ini tidak berlaku sebagai ijin muat/bongkar
10. Tidak Singgah, Sandar, Labuh pada tempat dimana tempat tersbut telah di tetapkan sebagai Cagar Budaya
11. Nakhoda bertanggung jawab penuh terhadap muatan diatas kapal
12. Penyimpangan terhadap Persetujuan Olah Gerak ini menjadi tanggung jawab Nakhoda/pemilik kapal

Persetujuan ini mulai tanggal 15 Maret 2019 s/d 30 April 2019

DIKELUARKAN DI : TANJUNG REDEB

PADA TANGGAL : 15 Maret 2019

An.KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
PELABUHAN KELAS II TANJUNG REDEB

KANTOR UNIT
PENYELENGGARA
PELABUHAN
TANJUNG REDEB
Capt. SUKRADI M. Mar
PENATA MUDA (III/a)
NIP. 19781125 200712 1 001

Tembusan :

1. Dirjen Hubla;
2. Direktur KPLP

SURAT JALAN

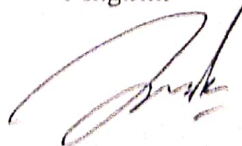
DATE	DESCRIPTION	AMOUNT
15 Maret 2019	Surat Izin Gerak TB. Entebe Emerald 68	1
TOTAL		1

Penerima,




RUSLI

Pengirim




SULTAN RAHLY R.

Mengetahui,



ANGGA ANDHIKA

PAYMENT

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT
15 Maret 2019	DENDA TB. ENTEBE EMERALD 68	Rp. 7.500.000,00
		Rp. 7.500.000,00
<i>Tujuh Juta Lima Ratus Ribu Rupiah</i>		

Mengetahui,

PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI Tbk.
CAMANG BERAU

Angga Andhika

Penanggung Jawab Operasional

SPESIFIKASI SPEED BOAT

Dimensi Kapal (Main Dimention)

- Length Over All (LOA) : 10.0 M
- Breadth Moulded (B) : 2.6 M
- Depth Moulded (H) : 1.2 M
- Draft (T) : 0.45 M

Peralatan Geladak

- Bow roller
- Bow, FRP
- Pagar / rilling dan pegangan tangan, pipa SS.1 "

Engine : Marine Outbord 2 x 100 – 200 HP

Lambung

- BBM bahan stainless stell
- Fender
- 2 X 115 HP out board marine

Penumpang : Max 15 Orang

PERLENGKAPAN KAPAL

Perlengkapan Eksterior

- Jendela mati polos di depan ruang kemudi.
- Jendela geser ruang kabin
- Pintu gudang / locker depan, FRP
- Lubang pengontrol
- Tutup pembuangan air

PERLENGKAPAN KAPAL

Perlengkapan Keselamatan

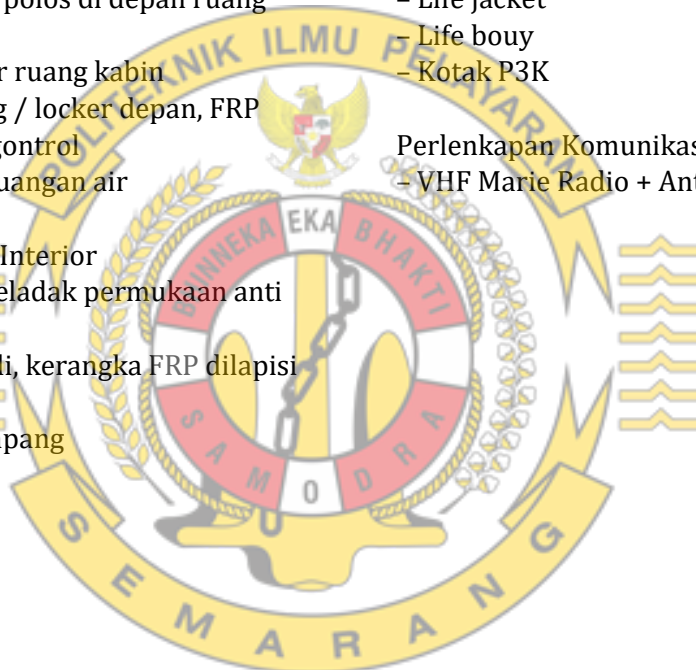
- Life jacket
- Life bouy
- Kotak P3K

Perlengkapan Komunikasi

- VHF Marie Radio + Antena

Perlengkapan Interior

- Lantai dan geladak permukaan anti selip
- Kursi Kemudi, kerangka FRP dilapisi busa
- Kursi Penumpang



58. MUCARA KUNJAI BARAU

05° 02' 00" U, 101° 12' 00" E

MARET 2019

KETINGGIAN DALAM METER

Waktu GMT +07.00

T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	I/T
1	0.5	1.3	1.8	1.9	1.6	1.6	2.2	2.1	2.5	2.5	2.8	1.9	1.5	1.3	1.2	1.3	1.5	1.6	2.1	2.4	2.5	2.7	2.3	2.0	1
2	1.0	1.2	1.1	1.1	1.5	1.5	1.5	2.3	1.6	2.7	2.8	2.2	1.8	1.4	1.2	1.2	1.8	1.6	2.0	2.3	2.5	2.7	2.5	2.2	2
3	1.7	1.2	0.9	0.8	1.0	1.2	1.5	2.1	2.6	2.7	2.7	2.5	2.1	1.8	1.3	1.2	1.3	1.5	1.9	2.3	2.5	2.8	2.7	2.4	3
4	0.8	1.8	0.9	0.7	0.7	0.8	1.3	1.8	2.3	2.7	2.5	2.7	2.4	1.9	1.5	1.3	1.2	1.4	1.7	2.1	2.3	2.8	2.9	2.7	4
5	2.2	1.6	1.0	0.8	0.5	0.6	1.0	1.4	2.0	2.5	2.5	2.5	2.6	2.2	1.7	1.4	1.2	1.3	1.5	2.0	2.4	2.8	3.0	2.9	5
6	2.6	2.0	1.3	0.8	0.8	0.4	0.7	1.1	1.6	2.2	2.5	2.8	2.8	2.5	2.0	1.5	1.3	1.3	1.5	1.8	2.2	2.8	2.9	3.0	6
7	2.8	2.3	1.7	1.1	0.8	0.4	0.5	0.8	1.3	1.6	2.3	2.7	2.8	2.6	2.3	1.5	1.5	1.3	1.4	1.6	2.0	2.8	2.9	3.0	7
8	3.0	2.7	2.1	1.5	0.9	0.5	0.4	0.6	0.9	1.4	1.9	2.4	2.7	2.7	2.5	2.1	1.7	1.4	1.4	1.5	1.8	2.2	2.5	2.8	8
9	3.0	2.5	2.6	1.9	1.3	0.8	0.5	0.5	0.7	1.1	1.6	2.0	2.4	2.6	2.5	2.4	2.0	1.7	1.6	1.6	1.9	2.2	2.5	2.8	9
10	2.5	2.3	2.7	2.3	1.0	1.3	0.9	0.6	0.6	0.9	1.3	1.6	2.1	2.4	2.5	2.5	2.3	2.0	1.7	1.5	1.5	1.7	1.9	2.3	10
11	2.5	2.7	2.7	2.5	2.2	1.8	1.3	1.0	0.8	0.8	1.0	1.3	1.7	2.1	2.3	2.5	2.8	2.9	2.0	1.8	1.5	1.5	1.5	1.5	11
12	2.1	2.3	2.6	2.6	2.4	2.2	1.8	1.5	1.1	1.0	0.9	1.1	1.3	1.7	2.0	2.3	2.5	2.5	2.3	2.1	1.9	1.6	1.6	1.6	12
13	1.7	1.8	2.1	2.4	2.5	2.4	2.2	2.0	1.6	1.3	1.1	1.0	1.1	1.3	1.7	2.0	2.3	2.5	2.5	2.4	2.2	1.8	1.5	1.4	13
14	1.3	1.6	1.7	2.0	2.2	2.4	2.5	2.4	2.1	1.9	1.5	1.4	1.2	1.1	1.3	1.7	2.1	2.4	2.6	2.7	2.5	2.2	1.8	1.4	14
15	1.1	1.1	1.2	1.5	1.6	2.2	2.5	2.6	2.6	2.8	3.0	1.5	1.3	1.0	1.1	1.4	1.7	2.2	2.5	2.8	2.5	2.5	2.1	1.9	15
16	1.0	0.8	0.5	1.0	1.4	1.5	2.3	2.6	2.0	2.7	2.4	1.8	1.7	1.0	1.1	1.4	1.9	2.3	2.7	2.5	2.3	2.3	2.0	2.0	16
17	1.4	0.9	0.3	0.5	0.8	1.0	1.3	2.4	2.8	2.9	2.8	2.1	1.5	1.0	1.1	1.1	1.7	1.5	2.0	2.5	2.8	3.0	2.9	2.4	17
18	1.0	1.1	0.7	0.4	0.5	0.8	1.3	1.5	2.5	2.9	3.2	2.8	2.3	1.8	1.4	1.1	1.1	1.4	1.8	2.2	2.7	3.0	3.5	2.8	18
19	2.2	1.5	0.9	0.4	0.3	0.6	0.9	1.5	2.1	2.6	3.2	3.0	2.7	2.2	1.7	1.5	1.2	1.3	1.5	2.0	2.5	2.9	3.1	3.0	19
20	2.0	1.5	1.2	0.7	0.3	0.3	0.6	1.0	1.5	2.2	2.7	3.2	2.9	2.6	2.1	1.5	1.3	1.3	1.4	1.7	2.2	2.6	3.0	3.0	20
21	2.5	2.1	1.7	1.0	0.5	0.4	0.4	0.7	1.2	1.8	2.3	2.8	3.0	2.8	2.3	2.0	1.5	1.5	1.4	1.6	1.9	2.3	2.7	3.0	21
22	2.5	2.5	2.1	1.4	0.8	0.5	0.4	0.5	0.8	1.4	1.9	2.2	2.7	2.8	2.6	2.3	1.8	1.5	1.5	1.6	1.8	2.1	2.5	2.7	22
23	2.5	2.7	2.4	1.8	1.3	0.8	0.6	0.5	0.7	1.1	1.6	2.0	2.4	2.5	2.5	2.4	2.1	1.8	1.6	1.6	1.7	1.9	2.2	2.5	23
24	2.7	2.7	2.5	2.1	1.7	1.0	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	24
25	2.4	2.5	2.5	2.3	2.0	1.5	1.3	1.0	0.8	0.8	1.1	1.4	1.6	1.7	2.1	2.4	2.9	3.2	3.0	1.8	1.8	1.7	1.6	1.6	25
26	2.1	2.3	2.4	2.3	2.2	1.0	1.5	1.4	1.2	1.1	1.3	1.5	1.5	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	26
27	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.1	1.5	1.7	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4	1.6	1.9	2.1	2.2	2.3	2.3	2.2	2.0	1.5	1.7	1.6	27
28	1.8	1.7	1.8	2.0	2.1	2.2	2.1	2.0	2.0	1.8	1.5	1.4	1.4	1.5	1.7	1.9	2.1	2.3	2.3	2.2	2.0	1.5	1.7	1.6	28
29	1.4	1.4	1.4	1.7	1.8	2.1	2.2	2.2	2.1	1.9	1.7	1.5	1.4	1.4	1.6	1.8	2.0	2.2	2.4	2.4	2.1	1.7	1.5	1.5	29
30	1.3	1.2	1.2	1.4	1.6	1.8	2.2	2.3	2.4	2.3	2.2	2.1	1.9	1.8	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	30
31	1.2	1.2	1.2	1.4	1.6	1.8	2.2	2.3	2.4	2.3	2.2	2.1	1.9	1.8	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	31

APRIL 2019

T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	I/T	
1	1.9	1.0	0.8	0.8	1.0	1.3	1.3	2.1	2.4	2.0	2.5	2.3	1.9	1.5	1.3	1.6	1.6	2.9	2.7	2.5	2.8	2.6	2.6	2.2	1	
2	1.6	1.1	0.7	0.6	0.7	0.9	1.4	1.8	2.3	2.0	2.7	2.6	2.3	1.5	1.5	1.4	1.5	1.7	2.1	2.4	2.8	3.0	2.9	2.5	2	
3	2.0	1.4	0.8	0.5	0.4	0.6	1.5	1.6	2.0	2.5	2.7	2.7	2.5	2.1	1.7	1.4	1.4	1.5	1.9	2.2	2.6	2.9	3.0	2.8	3	
4	2.4	1.7	1.1	0.8	0.3	0.4	0.7	1.1	1.7	2.2	2.5	2.5	2.7	2.4	1.9	1.6	1.4	1.4	1.5	2.0	2.4	2.8	3.1	3.1	4	
5	2.7	2.2	1.5	0.8	0.4	0.3	0.4	0.8	1.3	1.8	2.4	2.7	2.8	2.6	2.2	1.8	1.5	1.3	1.4	1.7	2.1	2.5	3.0	3.1	5	
6	3.0	2.5	2.0	1.1	0.7	0.4	0.3	0.6	0.9	1.5	2.1	2.5	2.8	2.9	2.6	2.1	1.7	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	6	
7	3.0	2.5	2.4	1.8	1.2	0.7	0.4	0.4	0.7	1.1	1.7	2.2	2.6	2.9	3.0	2.7	2.4	2.0	1.6	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	7	
8	2.9	2.8	2.7	2.2	1.7	1.1	0.7	0.5	0.6	0.8	1.3	1.8	2.0	2.0	2.7	2.5	2.3	1.9	1.6	1.4	1.4	1.6	1.9	2.2	8	
9	2.5	2.8	2.8	2.5	2.1	1.6	1.2	0.8	0.7	0.8	1.1	1.5	1.9	2.3	2.6	2.7	2.3	2.2	1.9	1.6	1.4	1.4	1.5	1.6	9	
10	2.1	2.4	2.6	2.6	2.4	2.1	1.7	1.3	1.0	0.8	1.0	1.2	1.5	1.8	2.0	2.4	2.6	2.6	2.5	2.2	1.9	1.6	1.4	1.3	1.4	10
11	1.8	1.9	2.2	2.4	2.5	2.4	2.1	1.5	1.2	1.1	1.1	1.3	1.7	2.0	2.4	2.6	2.6	2.6	2.2	1.9	1.6	1.3	1.2	1.2	11	
12	1.2	1.5	1.7	2.0	2.3	2.4	2.4	2.2	2.0	1.6	1.3	1.2	1.2	1.4	1.7	2.1	2.4	2.6	2.7	2.6	2.3	1.9	1.5	1.2	12	
13	1.0	1.0	1.2	1.5	1.8	2.2	2.4	2.5	2.4	2.1	1.8	1.5	1.3	1.3	1.5	1.7	2.1	2.4	2.7	2.8	2.6	2.3	1.8	1.3	13	
14	1.0	0.8	0.5	1.1	1.4	1.5	2.3	2.6	2.6	2.6	2.2	1.5	1.5	1.3	1.3	1.5	1.8	2.2	2.5	2.8	2.9	2.7	2.2	1.7	14	
15	1.2	0.5	0.3	0.7	0.9	1.3	1.8	2.3	2.7	2.0	2.2	2.3	1.5	1.3	1.3	1.4	1.6	1.9	2.3	2.7	2.9	2.9	2.5	2.1	15	
16	1.5	0.9	0.6	0.4	0.3	0.5	1.4	1.9	2.4	2.6	2.6	2.2	1.2	1.3	1.5	1.4	1.4	1.7	2.0	2.4	2.8	3.0	2.5	2.5	16	
17	1.9	1.3	0.7	0.4	0.3	0.5	0.9	1.6	2.1	2.5	2.5	2.4	1.6	1.9	1.7	1.6	1.4	1.5	1.8	2.2	2.6	2.9	3.0	3.0	17	
18	2.4	1.7	1.1	0.6	0.3	0.3	0.6	1.0	1.8	2.3	2.7	2.9	2.8	2.5	2.0	1.7	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	18	
19	2.7	2.1	1.5	0.9	0.5	0.3	0.4	0.7	1.2	1.8	2.4	2.8	2.9	2.7	2.3	1.9	1.5	1.5	1.5	1.7	2.1	2.5	2.9	3.0	19	
20	2.5	2.5	1.9	1.3	0.8	0.4	0.3	0.3	0.5	1.0	2.0	2.6	2.8	2.7	2.5	2.1	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	20	
21	2.3	2.7	2.3	1.7	1.1	0.7	0.6	0.5	0.8	1.2	1.7	2.2	2.6	2.7	2.6	2.3	2.0	1.7	1.5	1.3	1.7	2.0	2.3	2.6	21	
22	2.7	2.7	2.6	2.0	1.5	1.1	0.8	0.7	0.8	1.1	1.5	1.9	2.3	2.5	2.5	2.4	2.1	1.8	1.6	1.5	1.6	1.8	2.0	2.3	22	
23	2.6	2.6	2.5	2.3	1.9	1.4	1.1	0.8	0.8	1.0	1.8	1.7	2.1	2.3	2.3	2.3	2.0	1.8	1.6	1.5	1.6	1.8	2.0	2.3	23	
24	2.2	2.4	2.5	2.3	2.1	1.8	1.4	1.2	1.0	1.1	1.3	1.5	1.9	2.2	2.4	2.4	2.2	1.9	1.7	1.6	1.5	1.6	1.7	2.0	24	
25	1.9	2.1	2.3	2.3	2.2	2.0	1.7	1.5	1.3	1.3	1.3	1														

ANALISA KETERLAMBATAN SPEED BOAT TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK. CABANG BERAU

ORIGINALITY REPORT

9%

SIMILARITY INDEX

9%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.kanal.web.id

Internet Source

5%

2

repository.pip-semarang.ac.id

Internet Source

2%

3

docplayer.info

Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%

